


# Measuring arrangement in the wheel bearing of motor vehicles for detecting forces and moments

**Patent number:** EP1225451  
**Publication date:** 2002-07-24  
**Inventor:** DUKART ANTON (DE); ARNDT DIETMAR DR (DE)  
**Applicant:** BOSCH GMBH ROBERT (DE)  
**Classification:**  
- international: G01P15/12; G01L5/00; G01L1/22; G01P3/44  
- european: G01P3/66, G01L5/00C, G01P3/44, G01P3/44B  
**Application number:** EP20020000947 20020116  
**Priority number(s):** DE20011002650 20010120

**Also published as:**

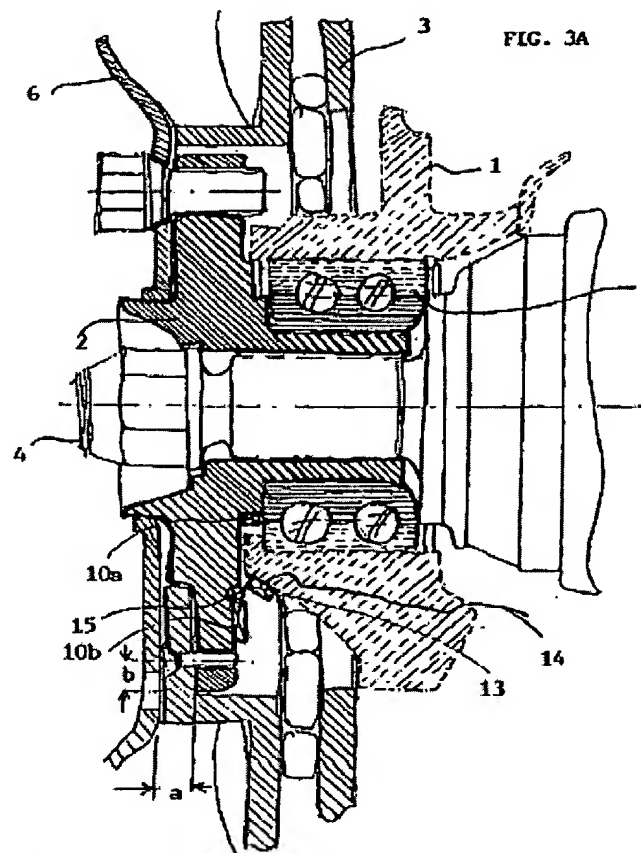
 DE10102650 (A)

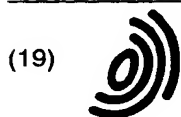
**Cited documents:**

 DE19627385  
 DE19548759  
 US5140849  
 DE19703832  
 US6002248

## Abstract of EP1225451

A wheel drive shaft (4) rotates with an inner ring (2) for a rolling/ball bearing (5), a brake disk (3) and a wheel rim (6). By using two strips (10a, 10b) fixed on the inner ring to measure expansion, a telemetry transmitter (15) transmits output signals from the strips to a telemetry receiver (13) on a fixed wheel bearing outer ring (1). The telemetry receiver connects to an evaluating device via a connection wire.





Europäisches Patentamt  
European Patent Office  
Office européen des brevets



(11) **EP 1 225 451 A1**

(12)

## EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:  
24.07.2002 Patentblatt 2002/30

(51) Int Cl.7: **G01P 15/12**, G01L 5/00,  
G01L 1/22, G01P 3/44

(21) Anmeldenummer: 02000947.8

(22) Anmeldetag: 16.01.2002

(84) Benannte Vertragsstaaten:  
**AT BE CH CY DE DK ES FI FR GB GR IE IT LI LU**  
**MC NL PT SE TR**  
Benannte Erstreckungsstaaten:  
**AL LT LV MK RO SI**

(71) Anmelder: **ROBERT BOSCH GMBH**  
70442 Stuttgart (DE)

(72) Erfinder:  
• **Dukart, Anton**  
70839 Gerlingen (DE)  
• **Arndt, Dietmar, Dr.**  
71706 Markgroeningen (DE)

(30) Priorität: 20.01.2001 DE 10102650

(54) **Messanordnung im Radlager eines Kraftfahrzeugs zur Detektierung von Kräften und Momenten**

(57) Die Erfindung betrifft eine Messanordnung in einem Radlager (5) eines Kraftfahrzeugs zur Detektierung physikalischer Größen mittels an oder in mindestens einer der Lagerschalen (1,2) angeordneten dehnungsempfindlichen Sensoren, wobei an dem sich mit dem Rad drehenden Innenring (2) des Radlagers (5) mindestens ein Dehnungsmessstreifenpaar (10,11,12)

befestigt ist, dessen beide Dehnungsmessstreifen, in der Rotationsebene gesehen, gegenseitig um 90° versetzt andgeordnet sind, wobei diese beiden Dehnungsmessstreifen des Paares (10,11,12) in einer Brückenschaltung so miteinander verbunden sind, dass ein Ausgangssignal dieser Brückenschaltung nur auf Torsionsmomente in dem sich drehenden Radlagerflansch und nicht auf Biegekräftkomponenten reagiert.

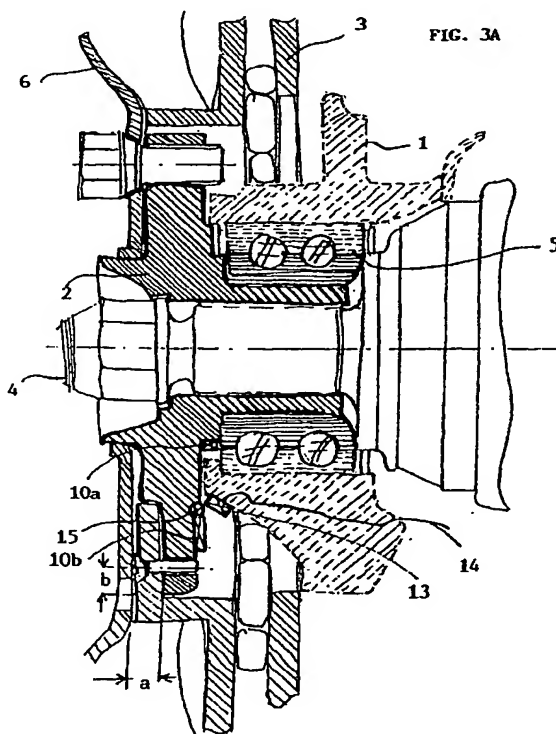


FIG. 3A

EP 1 225 451 A1

## Beschreibung

### Stand der Technik

[0001] Die Erfindung betrifft eine Messanordnung in einem Radlager eines Kraftfahrzeugs zur Detektierung physikalischer Größen mittels an oder in mindestens einer der Lagerschalen angeordneten dehnungsempfindlichen Sensoren.

[0002] Eine derartige Messanordnung ist beispielsweise aus EP-0-929-707 A1 bekannt, bei der ein Drehzahlsensor innerhalb eines Kugelwälzlagers angeordnet ist. Kugelwälzlager bieten einen sehr vorteilhaften geschützten Einbauraum für entsprechende Sensoren. Durch eine Integration der Sensorik in das Kugellager entsteht außerdem eine erhebliche System- und Montagevereinfachung.

[0003] Die Robert Bosch GmbH untersucht seit einiger Zeit den Kraftfluss in Radlagern von Kraftfahrzeugen. Ziel dieser Studien ist die Messung der Kräfte und Momente, die von der Straße über das Rad und über das Radlager auf das Fahrwerk übertragen werden. Die Kraftbestimmung gründet auf den elastischen Verformungen des Lagers aufgrund der externen Kräfte- und Momenteneinwirkungen.

[0004] Im Rahmen dieser Arbeiten fand man heraus, dass mittels Dehnungsmessstreifen auf der Radlagerschale die Position der einzelnen Kugeln bestimmt werden kann. Der Widerstandswert der Dehnungsmessstreifen ist an die lokale mechanische Spannung in dem Substrat der Dehnungsmessstreifen gekoppelt. Diese lokale Spannung variiert mit der Position der einzelnen Kugeln im Lager. Auch im Falle einer konstanten Kraft oder eines konstanten Momentes ist das Spannungssignal am Dehnungsmessstreifen mit einer sinusförmigen Signalmodulation überlagert.

[0005] Die noch unveröffentlichte DE 100 41 093.6 (Anmeldetag 22. August 2000) der vorliegenden Anmelderin beschreibt, dass mittels der ermittelten Kugelgeschwindigkeit und der am Lager angreifenden Kräfte und Momente auch die Raddrehzahl messbar ist. Bei dieser Messanordnung sind jeweils zwei Dehnungsmessstreifen zu einer Messeinheit zusammengefasst, wobei der Abstand der beiden Dehnungsmessstreifen etwa dem halben Kugelabstand im Lager entspricht. Dadurch tritt zwischen den an den einzelnen Dehnungsmessstreifen eines Paares erfassten Spannungssignalen eine Phasenverschiebung von etwa 180° auf. Durch die Beobachtung des Gesamtwidestands der Dehnungsmessstreifeneinheit kann auf die auf das Lager einwirkende Kraft geschlossen werden. Über das Modulationssignal, das geeigneterweise zwischen den beiden Dehnungsmessstreifen abgegriffen wird, kann auf die Kugelgeschwindigkeit und somit auf die Raddrehzahl geschlossen werden.

[0006] In der beiliegenden Figur 1 sind schematisch die wesentlichen auf ein Rad eines Kraftfahrzeugs einwirkenden Kräfte und Momente bezogen auf ein x,y,z-

Koordinatensystem, dessen Nullpunkt sich am Aufstandspunkt des Rades befindet, eingezeichnet. Es sind dies die Radaufstandskraft ( $F_z$ ), die Brems- und Beschleunigungskräfte ( $F_x$ ) in Fahrtrichtung x, die Seitenführungskraft ( $F_y$ ) und die Beschleunigungs- und Bremsmomente ( $M_A$  und  $M_B$ ).

[0007] Die beiliegende Figur 2 zeigt mit Vektorpfeilen, dass sich die im Bremsfall vom Bremssattel bzw. dem Bremsbelag B auf die Bremsscheibe übertragene Kraft  $F_{BS}$  in Form eines Kraftnebenschlusses zu den sonstigen drei Radkräften überlagert, so dass sich die resultierende Radlagerkraft  $F_l$  als Vektorsumme der von der Fahrbahn auf das Rad übertragenen Kraft  $F_{FB}$  und der Bremskraft  $F_{BS}$  ergibt. Die sich den zu messenden Kräften überlagernde Bremskraft kann nur dann eindeutig bestimmt werden, wenn der Krafteinwirkungspunkt der Bremsbeläge B in Radius r und Winkel  $\alpha$  zur Achse hin bekannt ist. Dieser Radius r und der Winkel  $\alpha$  können jedoch in Abhängigkeit vom Betriebsfall und auch vom Verschleiß der Bremsbeläge B stark variieren.

### Aufgabe und Vorteile der Erfindung

[0008] Es ist Aufgabe der Erfindung, eine gattungsgemäße Messanordnung so anzugeben, dass keine genaue Kenntnis des Krafteinleitpunktes der Bremskraft und deren Winkellage notwendig ist, um die Radkräfte und Radmomente bestimmen zu können und dass außerdem eine genaue Bremsmomentinformation von der Messanordnung erfassbar ist.

[0009] Die Aufgabe wird anspruchsgemäß gelöst.

[0010] Gemäß einem wesentlichen Aspekt der Erfindung werden die auf das Radlager einwirkenden Kräfte durch Dehnungsmessstreifen im oder am Innenring des Radlagers erfasst. Und zwar ist an dem sich mit dem Rad drehenden Innenring des Radlagers mindestens ein Dehnungsmessstreifenpaar befestigt, das aus zwei Dehnungsmessstreifen besteht, die in der Rotationsebene gesehen einen Winkel von 90° zueinander bilden, und diese beiden Dehnungsmessstreifen sind in einer Brückenschaltung so miteinander verbunden, dass ein Ausgangssignal der Brückenschaltung nur auf Torsionsmomente im sich drehenden Radlagerflansch und nicht auf Biegekräftkomponenten reagiert.

[0011] Die erfindungsgemäße Messanordnung gestattet deshalb außer der Erfassung der drei bekannten Kräfte, nämlich der Radaufstandskraft ( $F_z$ ), der Brems- und Beschleunigungskräfte ( $F_x$ ) und der Seitenführungskraft ( $F_y$ ) auch die Erfassung des vom Bremssattel auf die Bremsscheibe übertragenen Bremsmoments.

[0012] Damit der Kraftfluss nicht direkt von der Felge des Rades über die Bremsscheibe verläuft, ist die Befestigung der Felge gegenüber der Befestigung der Bremsscheibe entweder axial oder radial versetzt (sog. mechanisches Offset-Konzept zwischen Felge und Bremsscheibe).

[0013] Statt einem einzigen Paar von Dehnungs-

messstreifen in der erfindungsgemäßen Anordnung zu verwenden, können vorteilhafterweise mehrere, z.B. drei, gegeneinander jeweils um etwa 120° in Rotationsrichtung des Radlagers winkelseitig Paare von Dehnungsmessstreifen vorgesehen sein.

[0014] Wenn, wie bevorzugt, in der erfindungsgemäßen Messanordnung mehrere Dehnungsmessstreifenpaare vorgesehen sind, lassen sich die durch die Bremskrafteinleitung entstehenden Modulationen bei der Messung der Kräfte  $F_x$ ,  $F_y$ ,  $F_z$  sowie der beiden Mo-

mente in einer nachgeschalteten Auswerteschaltung eliminieren.

[0015] Zur Signalübertragung zwischen den mit dem bewegten Radlagerring bewegten Dehnungsmessstreifenpaaren ausgesendeten Ausgangssignale ist am bewegten Radlagerinnenring ein Telemetriesender und am feststehenden Außenring ein Telemetrieempfänger angeordnet, so dass die Signalübertragung auf das stehende Teil mit der Nah- oder Fernfeldtelemetrie erfolgt.

[0016] Die erfindungsgemäße Messanordnung kann zusätzlich mit am feststehenden Außenring des Radlagers angebrachten Dehnungsmessstreifenpaaren versehen sein, die in Drehrichtung winkelseitig sind. Mit derartigen Dehnungsmessstreifenpaaren lässt sich z. B. auch die Raddrehzahl und Drehrichtung ermitteln.

[0017] Die erfindungsgemäße Messanordnung hat insbesondere folgende Vorteile:

- es ist keine genaue Kenntnis des Kräfteinleitpunktes der Bremskraft und deren Winkellage notwendig, um die Radkräfte und Radmomente bestimmen zu können;
- eine genaue Bremsmomentinformation kann gewonnen werden;
- die Wälzkörpermodulation ist im Kraftfluss des Innenrings wesentlich geringer als am Außenring;

[0018] Die nachstehende Beschreibung beschreibt ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel der Erfindung an Hand der beiliegenden Zeichnungen.

Zeichnung:

[0019] Figur 1 zeigt schematisch an einem Rad eines Fahrzeugs angreifende Kräfte und Momente in einem rechtwinkligen x,y,z-Koordinatensystem.

[0020] Figur 2 zeigt in Form eines Vektordiagramms die sich zu den Radkräften vektoriell überlagernde Bremskraft, die von dem Bremsbelag auf die Bremscheibe übertragen wird.

[0021] Figur 3A zeigt ein bevorzugtes Ausführungsbeispiel einer erfindungsgemäßen Messanordnung in einem schematischen Schnitt durch ein Radlager eines Kraftfahrzeugs.

[0022] Figur 3B zeigt die genauere Anordnung von drei Dehnungsmessstreifenpaaren DMS1, DMS2, DMS3 am rotierenden Innenring des Radlagers, und

[0023] Figur 4 zeigt ein Vektordiagramm, das das Ge-

samtgleichgewicht der im Radlager auftretenden und von der erfindungsgemäßen Messanordnung messbaren Radkräfte veranschaulicht.

## 5 Ausführungsbeispiel

[0024] In Figur 3A, die schematisch eine Schnittansicht eines Radlagers eines Kraftfahrzeugs zeigt, rotieren die durch eine ausgezogene Schraffur hervorgehobenen Teile mit der abgebrochen dargestellten Antriebswelle 4 eines Rades. Diese Teile sind im wesentlichen ein Innenring 2 eines Wälz- oder Kugellagers 5, eine Bremscheibe 3 und eine Radfelge 6. Mit am Innenring 2 befestigten Dehnungsmessstreifenpaaren 10a bzw. 10b werden durch einen Telemetriesender 15 Ausgangssignale von den Dehnungsmessstreifenpaaren 10a bzw. 10b zu einem an einem feststehenden Radlageraußenring 1 befestigten Telemetrieempfänger 13 übertragen. Der Telemetrieempfänger 13 ist durch eine Verbindungsleitung 14 mit einer (nicht dargestellten) Auswerteeinheit verbunden.

[0025] Figur 3b, die eine schematische Ansicht in der Radrotationsebene ist, zeigt, dass beim Ausführungsbeispiel drei Dehnungsmessstreifenpaare 10, 11 und 12 (DMS1, DMS3, DMS2) in Rotationsrichtung um 120° versetzt am sich drehenden Innenring 2 des Radlagers 5 angeordnet sind, wobei die beiden Dehnungsmessstreifen jedes Paares einen Winkel von 90° zueinander bilden.

[0026] Die Zeichnung zeigt nicht, dass die einzelnen Dehnungsmessstreifen jedes Paares 10, 11, 12 in Form einer Halbbrückenschaltung miteinander verbunden sind.

[0027] Zurück zu Figur 3A, in der durch die Abstände a und b angedeutet ist, dass die Befestigungsstellen jeweils der Radfelge 6 und der Bremscheibe 3 in axialer Richtung um die Distanz a und in radialer Richtung um die Distanz b versetzt sind. Durch dieses sog. mechanische Offset-Konzept zwischen Felgen- und Bremscheibenbefestigung wird erreicht, dass der Kraftfluss nicht direkt von der Radfelge 6 über die Bremscheibe 3 verläuft.

[0028] In Figur 4 schließlich ist die Kräftebeziehung und das Gesamtgleichgewicht der am Radlager angreifenden Kräfte sowie die vom Bremsbelag ausgeübte Kraft dargestellt.

[0029] Es ist zu erwähnen, dass es zweckmäßig sein kann, zusätzlich zu den in geringerem radialen Abstand angeordneten Dehnungsmessstreifenpaaren 10, 11, 12 bzw. 10a weitere Dehnungsmessstreifenpaare 10b in einem größeren radialen Abstand anzubringen, um eine Kompensation der bei der Raddrehung sich einstellenden Modulationen durch die Wälzkörper zu ermöglichen.

[0030] Weitere in Figur 3A und 3B nicht gezeigte Dehnungsmessstreifen können am feststehenden Außenring 1 des Radlagers 5 vorgesehen sein, z.B. um die Drehzahl und die Drehrichtung des Rades zu ermitteln.

**Patentansprüche**

1. Messanordnung in einem Radlager (5) eines Kraftfahrzeugs zur Detektierung physikalischer Größen mittels an oder in mindestens einer der Lagerschalen (1,2) des Radlagers (5) angeordneten dehnungsempfindlichen Sensoren, **dadurch gekennzeichnet, dass** an dem sich mit dem Rad drehenden Innenring (2) des Radlagers (5) mindestens ein Dehnungsmessstreifenpaar (10, 11, 12) befestigt ist, dessen beide Dehnungsmessstreifen in der Rotationsebene des Rades gesehen gegenseitig um 90° versetzt angeordnet sind, und dass diese beiden Dehnungsmessstreifen des Paares (10, 11, 12) in einer Brückenschaltung so miteinander verbunden sind, dass deren Ausgangssignal nur auf Torsionsmomente in dem sich drehenden Radlagerflansch und nicht auf Biegekräftkomponenten reagiert.  
5  
10  
15  
20
2. Messanordnung nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet, dass** drei gegeneinander um jeweils etwa 120° in Drehrichtung des Radlagers winkelversetzte Paare (10, 11, 12) von Dehnungsmessstreifen am sich drehenden Innenring (2) vorgesehen sind.  
25
3. Messanordnung nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Messanordnung einen Telemetriesender am Innenring (2) und einen Telemetrieempfänger (13) am feststehenden Radlageraußenring (1) aufweist, um das Ausgangssignal der Brückenschaltung bzw. Brückenschaltungen zu empfangen.  
30  
35
4. Messanordnung nach einem der Ansprüche 1 bis 3, **dadurch gekennzeichnet, dass** die Messanordnung zusätzlich zur Messung einer Radaufstandskraft (Fz), einer Bremsbeschleunigungskraft (Fx), einer Seitenführungskraft (Fy) und zwei Momenten entsprechend der Radaufstandskraft (Fz) und der Seitenführungskraft (Fy) eingerichtet ist.  
40  
50
5. Messanordnung nach einem der vorangehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet, dass** zusätzlich weitere Dehnungsmessstreifenpaare am feststehenden Außenring (1) des Radlagers (5) angebracht und wenigstens zur Ermittlung der Rad-Drehzahl und dessen Drehrichtung eingerichtet sind.  
45  
50

55

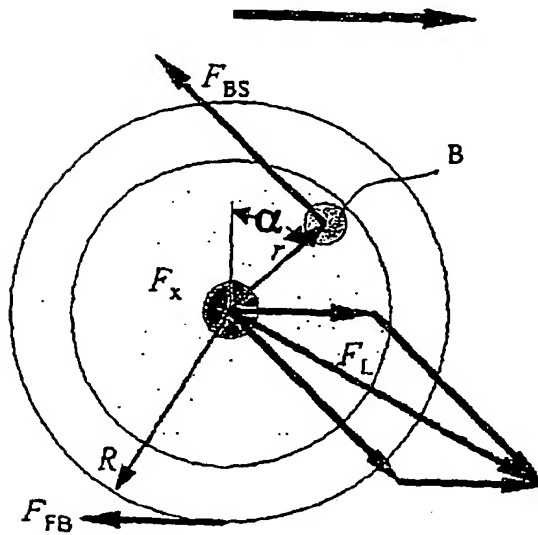
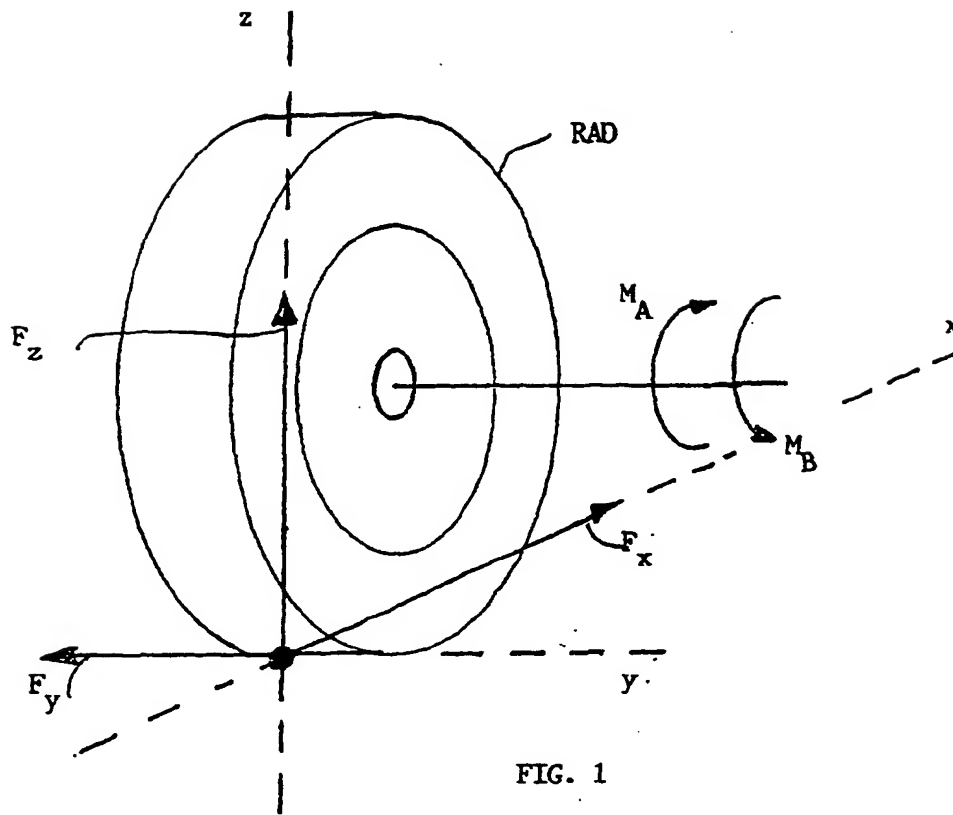


FIG. 2

FIG. 3B

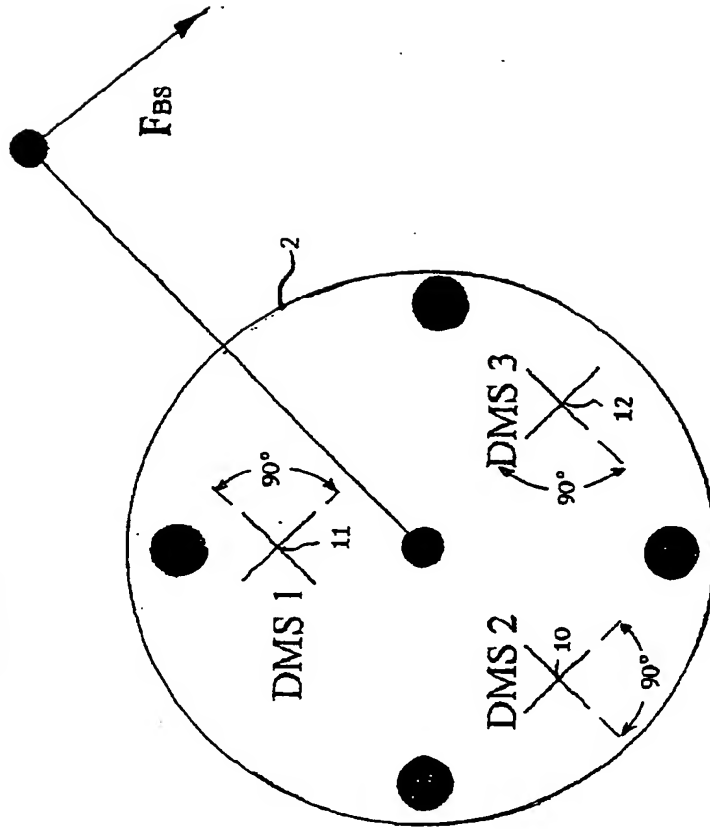
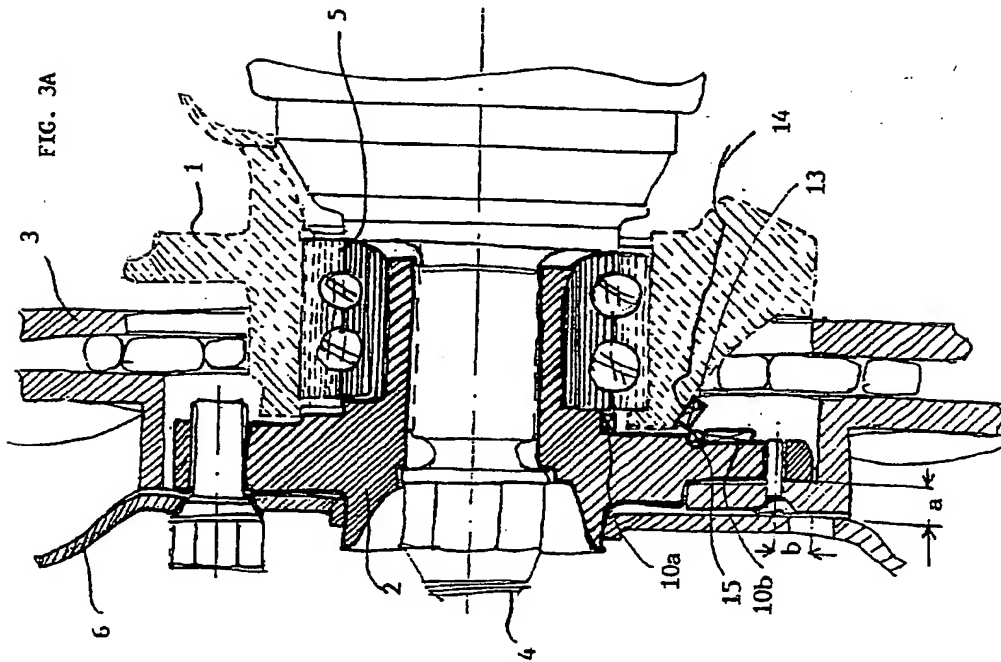


FIG. 3A



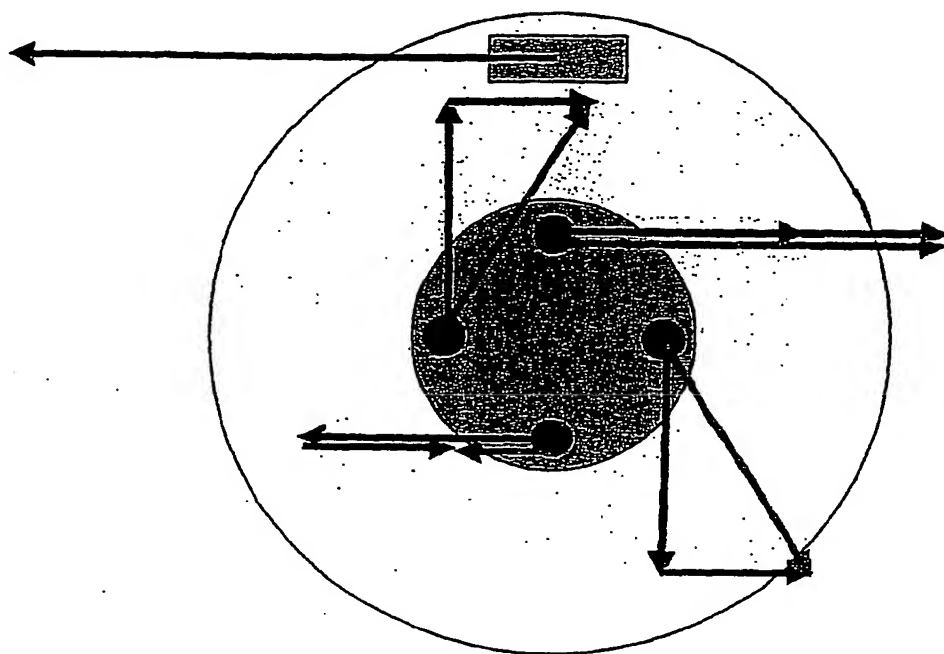


FIG. 4





Europäisches  
Patentamt

# EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung  
EP 02 00 0947

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.7)
X	DE 196 27 385 A (BAYERISCHE MOTOREN WERKE AG) 8. Januar 1998 (1998-01-08) * Spalte 4, Zeile 14 - Spalte 9, Zeile 53; Abbildungen 11A, 11B *	1, 3-5	G01P15/12 G01L5/00 G01L1/22 G01P3/44
X	DE 195 48 759 A (CONTINENTAL AG) 26. Juni 1997 (1997-06-26) * Spalte 5, Zeile 47-66; Abbildungen 3A-6B *	1, 3	
A	US 5 140 849 A (FUJITA KIYOSHI ET AL) 25. August 1992 (1992-08-25) * Spalte 5, Zeile 63 - Spalte 6, Zeile 18; Abbildungen 1-4 *	1-5	
A	DE 197 03 832 A (FAG AUTOMOBILTECHNIK AG) 6. August 1998 (1998-08-06) * Zusammenfassung *	1-5	
A	US 6 002 248 A (BINDER JOSEF) 14. Dezember 1999 (1999-12-14) * Zusammenfassung *	1-5	
			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.7)
			G01P G01L
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			
Recherchenort <b>MÜNCHEN</b>		Abschlußdatum der Recherche <b>22. Mai 2002</b>	Prüfer <b>Kys, W</b>
KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE		T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument	
X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur			

EPO FORM 1503 C3 82 (P04C03)

**ANHANG ZUM EUROPÄISCHEN RECHERCHENBERICHT  
 ÜBER DIE EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG NR.**

EP 02 00 0947

In diesem Anhang sind die Mitglieder der Patentfamilien der im obengenannten europäischen Recherchenbericht angeführten Patentdokumente angegeben.

Die Angaben über die Familienmitglieder entsprechen dem Stand der Datei des Europäischen Patentamts am

Diese Angaben dienen nur zur Unterrichtung und erfolgen ohne Gewähr

22-05-2002

Im Recherchenbericht angeführtes Patentdokument		Datum der Veröffentlichung	Mitglied(er) der Patentfamilie		Datum der Veröffentlichung
DE 19627385	A	08-01-1998	DE	19627385 A1	08-01-1998
			EP	0816817 A2	07-01-1998
			JP	10073501 A	17-03-1998
			US	5894094 A	13-04-1999
DE 19548759	A	26-06-1997	DE	19548759 A1	26-06-1997
US 5140849	A	25-08-1992	KEINE		
DE 19703832	A	06-08-1998	DE	19703832 A1	06-08-1998
			BR	9800067 A	24-10-2000
US 6002248	A	14-12-1999	DE	19612825 A1	02-10-1997
			BR	9701567 A	18-08-1998

EPO FORM P0461

Für nähere Einzelheiten zu diesem Anhang siehe Amtsblatt des Europäischen Patentamts, Nr.12/82